Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8583**

19. Wahlperiode 20.03.2019

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner,
Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Brennende Güterwaggons in Unkel am Rhein

Am 6. Februar 2019 gegen 23 Uhr gerieten auf der rechten Rheinstrecke drei Güterwaggons in Brand. Die Waggons waren mit Spraydosen beladen, die in Flammen aufgingen und in die Umgebung geschleudert wurden. Der Lokführer eines Gegenzuges erkannte den Brand und informierte umgehend die entsprechende Leitstelle der Deutschen Bahn AG. Der Zug mit den brennenden Waggons kam in Unkel am Rhein zum Stehen (vgl. www.presseportal.de/blaulicht/pm/70138/4187359, www.rhein-zeitung.de/dossier-bahnlaerm.html, www.eba.bund.de/DE/Themen/Gefahrgut/gefahrgut_node.html).

In der parallel verlaufenden Siebengebirgsstraße in Unkel wurden rund 60 Personen aus Sicherheitsgründen evakuiert. Die Bahnstrecke blieb mehrere Tage voll gesperrt. Die Bahnstrecken im Rheintal sind vom Güterverkehr hoch belastet. Nach Zahlen des Verkehrsministeriums Rheinland-Pfalz durchfahren täglich 200 bis 250 Güterzüge das Mittelrheintal. Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes handelt es sich bei ca. 20 Prozent der transportierten Güter um Gefahrgut (www.bks-portal.rlp.de/organisation/landkreis-neuwied/aktuelles/07022019-brand-unkel-information-der-bev%C3%B6lkerung).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung zur Unglücksursache?
2. Wie lange benötigte der Notfallmanager der Deutschen Bahn AG bis zum Eintreffen am Unfallort?
3. Aus welchem Ort, und mit welcher Ausrüstung kam der Notfallmanager an den Unfallort?
4. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zu, nach denen die Erdung der Oberleitungen 37 Minuten gedauert hat, und die bereits eingetroffene Feuerwehr in dieser Zeit aus Sicherheitsgründen nicht mit den Löscharbeiten beginnen konnte (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Werner-Boecking-Kreisfeuerwehrspekteur-im-Kreis-Neuwied-Nach-Gueterzug-Brand-in-Unkel-mehr-Notfallmanager,unkel-mehr-notfall-manager-100.html)?

5. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zu, nach denen die Löscharbeiten erst 70 Minuten nach dem Eintreffen der Feuerwehr beginnen konnten, da erst zu diesem Zeitpunkt die Oberleitung geerdet war (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Werner-Boecking-Kreisfeuerwehrspekteur-im-Kreis-Neuwied-Nach-Gueterzug-Brand-in-Unkel-mehr-Notfallmanager,unkel-mehr-notfall-manager-100.html)?
6. Gibt es bei der Bundesregierung Erkenntnisse, dass die Oberleitung von zentralen Stellen aus innerhalb weniger Minuten abgeschaltet werden kann?
7. Wie lange hat der Zeitraum von der Alarmierung der DB-Netz-Leitstelle bis zur Freischaltung der Oberleitung gedauert?
8. Treffen Medienberichte zu, nach denen die Freischaltung der Oberleitung eine Stunde gedauert hat (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Werner-Boecking-Kreisfeuerwehrspekteur-im-Kreis-Neuwied-Nach-Gueterzug-Brand-in-Unkel-mehr-Notfallmanager,unkel-mehr-notfall-manager-100.html)?
9. Hält die Bundesregierung das System Notfallmanager der Deutschen Bahn AG für im Grundsatz zur Gefahrenabwehr geeignet?
10. Sieht die Bundesregierung in sich ändernden technischen Rahmenbedingungen der Stromversorgung – z. B. durch Rückspeisungen von nicht am Unfallgeschehen beteiligten E-Loks – und größeren Betriebsbezirken ohne örtliches Personal Handlungsbedarf bei der Deutschen Bahn AG?
11. Inwiefern werden nach Kenntnis der Bundesregierung Waggons überwacht?
12. Ist es dem Lokführer möglich, Störungen oder Schäden bei der Ladung, Flachstellen, Achsschäden, Heißläufer, Brände oder Entgleisungen von Waggons im Führerstand während der Fahrt festzustellen?
13. Gibt es nach Erkenntnis der Bundesregierung einen Grund dafür, warum der brennende Güterzug innerorts in einem Wohngebiet stoppte?
14. Wäre es möglich gewesen, den Güterzug außerorts anzuhalten, um mögliche Gefahren für die Anwohner zu vermeiden?
15. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, welcher Inhalt sich in dem Kesselwagen befand, der in unmittelbarer Nähe zu den brennenden Waggons stand?
16. Hat es sich bei dem Inhalt des Kesselwagens um Gefahrgut gehandelt?
17. Warum wurde dieser nicht frühzeitig von den anderen Waggons abgekuppelt, um mögliche Gefahren abzuwehren?
18. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie hoch die Bahnstrecke zwischen Koblenz und Köln ausgelastet ist?
19. Wie viele Züge befahren diese Strecke (bitte nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?
20. Gibt es nach Erkenntnissen der Bundesregierung eine alternative Bahnstrecke zur Bahnstrecke Koblenz–Köln, die bei Überlastung oder Sperrung genutzt werden kann?
21. Welche Notfallpläne oder Sicherheitsvorkehrungen greifen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Störungen oder Unfällen auf der Schienenstrecke Köln–Koblenz?
22. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie viele Züge in der Folge von dem Unfall in Unkel betroffen waren?

23. Wie viele Züge fielen in der Folge aus (bitte nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?
24. Wie viele Züge verspäteten sich (bitte nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?
25. Wie viele Fahrgäste waren von Verspätungen, Ausfällen und dem Schienenersatzverkehr betroffen?
26. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie hoch der wirtschaftliche Schaden durch Ausfälle und Verspätungen aufgrund des Unfalls ist?
27. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele Züge durch den Unfall linksrheinisch umgeleitet werden mussten?
28. Gibt es Kenntnisse darüber, ab wann die maximale Kapazität (Anzahl der zur Verfügung stehen Fahrplantrassen pro Stunde) auf der linksrheinischen Strecke erreicht ist?
29. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele Unfälle sich auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke in den letzten zehn Jahren ereignet haben?
30. Wie hoch waren die jeweiligen Ausfallzeiten durch die Unfälle in den letzten zehn Jahren?
31. Hat die Bundesregierung für die Neubaustrecke (NBS) Troisdorf–Mainz-Bischofsheim im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt, und wenn ja, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat die Neubaustrecke erreicht?
32. Welcher Projektzuschnitt bzw. welche Grobtrassierung der rechtsrheinischen Neubaustrecke für den Güterverkehr hat die Bundesregierung bei dieser NKU unterstellt?
33. Welche Grobvariante liegt der Kostenschätzung (7 760 Mio. Euro), die die Bundesregierung am 6. November 2018 präsentiert hat, zugrunde, und wie teilen sich die Kosten auf die wichtigsten Gewerke auf?
34. Welchen Tunnelanteil hat die Bundesregierung bei der Schätzung der Baukosten unterstellt (bitte absoluten und relativen Wert angeben)?
35. Was meint die Bundesregierung genau, wenn sie im Zusammenhang mit der rechtsrheinischen NBS davon spricht, dass „das Vorhaben erst nach deutlicher Steigerung der im nördlichen Mittelrheinkorridor […] transportierten Gütermenge die Schwelle der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität erlangt“ (Präsentation der in den Vordringlichen Bedarf heraufgestuften Projekte am 6. November 2018 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))?
36. Welche Transportmengensteigerung bzw. Steigerung der Verkehrsleistung im Güterverkehr wäre notwendig, um die gesamtwirtschaftliche Rentabilität der rechtsrheinischen NBS nachweisen zu können?
37. Ist es zutreffend, dass das BMVI bisher davon ausging, dass die rechtsrheinische NBS für den Güterverkehr kostenmäßig unter 8 Mrd. Euro bleiben muss, um ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1 zu erreichen, und dies auch vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann so kommuniziert wurde (Aussagen von Enak Ferlemann (PStS BMVI) im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin am 26. Oktober 2016)?
38. Welche Zugzahlen im Schienengüterverkehr hat die Bundesregierung im Planfall 2030 bei der rechtsrheinischen NBS unterstellt?

39. Von welchen Zugzahlen im Schienengüterverkehr geht die Bundesregierung im Planfall 2030 bei der rechtsrheinischen NBS in einem „Verkehrswende-szenario“ aus?
40. Welche Kapazitätsreserven haben die rechts- und linksrheinische Strecke sowie die Rhein-Sieg- und Ruhr-Sieg-Strecke bis 2030 im Schienengüterverkehr, und in welchen Streckenabschnitten ist 2030 von Überlastungen auszugehen (bitte jeweils getrennt für genannte Strecken angeben)?
41. Welche Rolle spielt in den Untersuchungen zur Entlastung des Rheintals die Eifelstrecke Trier–Köln, die schon durch Elektrifizierung des Abschnitts Hürth-Kalscheuren–Ehrang Frankreichverkehre aufnehmen könnte?
42. Wie viele Güterzüge, die jetzt die linke Rheinstrecke und die (via Deutsches Eck) Moselstrecke nutzen, könnte eine elektrifizierte Eifelstrecke aufnehmen?
43. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass der Mittelrheinkorridor in absehbarer Zeit seine Leistungs- und Kapazitätsgrenze im Schienengüterverkehr erreichen wird, und auch aufgrund der langwierigen Planungszeiträume frühzeitig damit begonnen werden muss, Kapazitäten für den wachsenden Schienengüterverkehr aufzubauen, wozu ausdrücklich auch neue Strecken zählen?

    Wenn nein, warum nicht?
44. Bis wann plant die Bundesregierung die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur NBS Troisdorf–Mainz-Bischofsheim, die von der Bundesregierung bei der Präsentation der vom Potentiellen in den Vordringlichen Bedarf aufgerückten Schienenprojekte am 6. November 2018 in Aussicht gestellt wurde (www.faz.net/aktuell/rhein-main/region-und-hessen/mittelrheintal-tunnelsystem-bleibt-auf-der-langen-bank-15879473.html)?
45. Welche weiteren Untersuchungsschritte sieht die Bundesregierung vor, um die rechtsrheinische NBS zur Entscheidungsreife zu bringen?
46. Bis wann strebt die Bundesregierung die Entscheidungsreife des Baus der rechtsrheinischen NBS an, und welchen Zeitraum würden die Leistungsphasen 1 bis 4 (Planfeststellungsbeschluss) einnehmen?

Berlin, den 19. Februar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333